

ZeeBrAntkaart

ZeeBrAnt

Een duurzaam landschap op de grens van Zeeland, Brabant en Antwerpen.



OP = OP

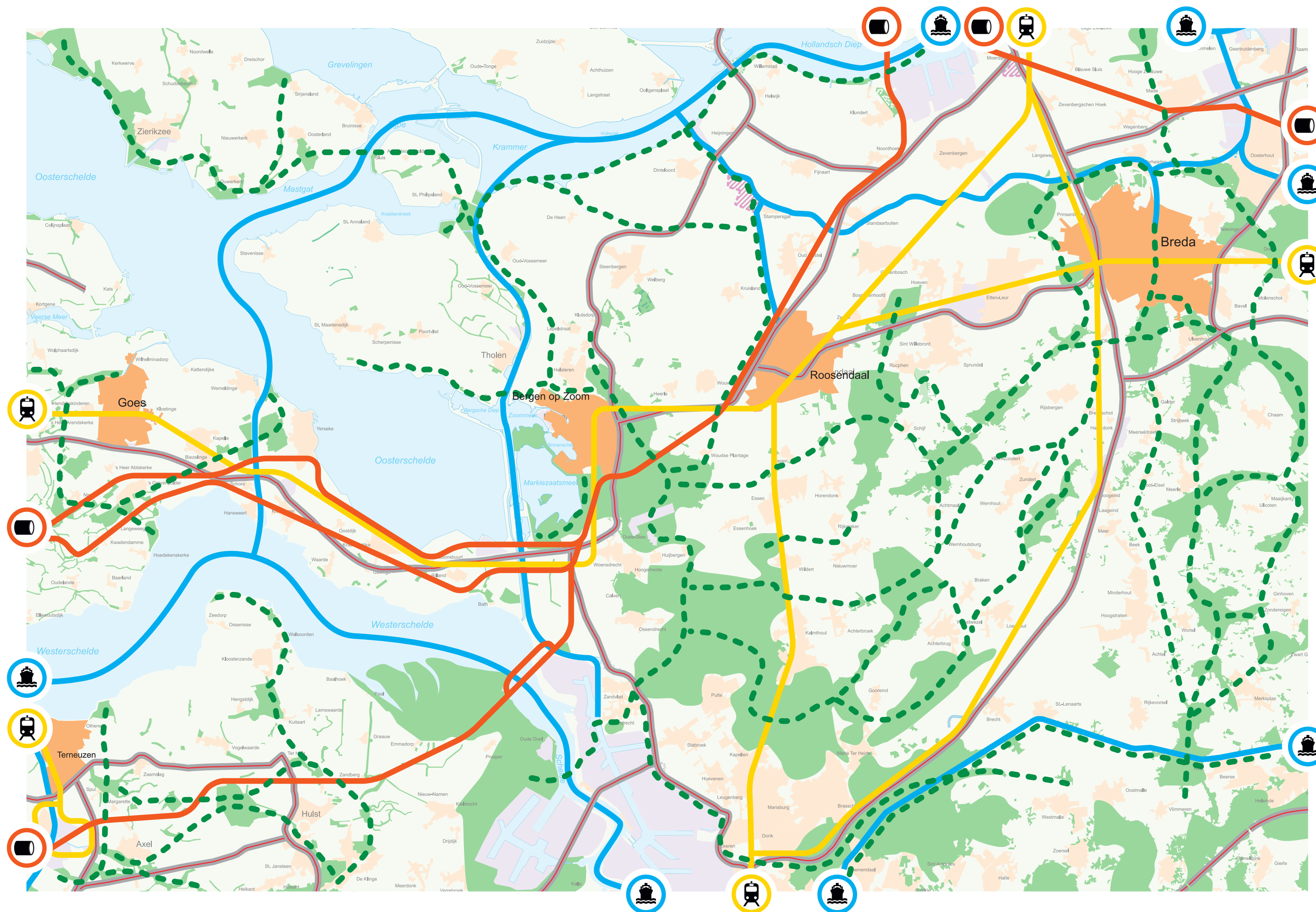


Tussen pakweg Rotterdam en Antwerpen strekt zich vandaag nog een landschap uit dat beelden oproept van een gigantische open ruimte, vol natuur en landschap, zoals de Kalmthoutse Heide, de Brabantse Wal en Saeftinghe. Wie de evolutie van dit gebied in de jongste decennia ietwat nauwkeuriger bekijkt, merkt zowat overal de tekenen op van een oprukkende verstedelijking en industrialisering, met een grote nadruk op de maritieme activiteiten.

De havenzones van Rotterdam, Antwerpen en Vlissingen met hun industriële magazijnen, dokken en mobiliteitseisen, knagen grote happen weg; kleine en middelgrote ondernemingen vreten zich her en der in het landschap in; massale verkavelingen hebben complete landschappen weggeveegd; dorps-

gemeenschappen dijen uit. Allemaal in naam van de vooruitgang en de tewerkstelling.

De ruimtelijke afbraak gebeurt onopvallend, stukje bij beetje. Tot je alles optelt. Tot de leefbaarheid het begeeft. En er geen ingewikkelde machine is die ruimte produceert. Op is op.



ZEEBRANTKAART LEGENDA

Deze kaart geeft onze visie op het landschap op de overgang van Zeeland, Brabant en Antwerpen. Voor de ondergrond van de kaart is gebruik gemaakt van de bestaande situatie. De wensen voor behoud van het karakteristieke landschap, de rijke natuur, de ruimtelijke kwaliteit en veiligheid, wonen en werken zijn hierop naar eigen inzicht ingetekend.



Buisleiding



Transportroute over water



Spoorlijn

EHS / VEN / bestaande natuur

Hoofdweg

Natura 2000, water

Woonwerkgebied

Ecologische verbindingszone

Deze kaart wordt u aangeboden door:



natuur dichtbij huis
Brabants Landschap



LANDSCHAP ALS WAARDE



De industrie in het algemeen en de maritieme industrie in het bijzonder vormen ongetwijfeld een zeer belangrijk onderdeel van de economie in deze regio. Geen zinnig mens zal dat betwisten. Onder meer omwille van welvaart, tewerkstelling en financiële opbrengst. En dus zijn de maritiem-industriële aanspraken op de ruimte gewettigd. Maar slechts tot op een redelijke hoogte en niet ten koste van de andere (economische) waarden. Ook niet ten koste van open ruimte, natuur en landschap.

Want volgens de definitie die ons in aula's onderwezen wordt, zijn open ruimte, landschap en natuur economische goederen van de allereerste orde: een economisch goed is een goed waarvan het aanbod schaars is ten aanzien van de behoefte. Open ruimte, natuur en landschap zijn van levensbelang voor de mens en blijven tot in lengte van jaren een wezenlijke en omvangrijke behoefte. En gezien de massale aanspraken op ruimte en milieu is bovendien sprake van een steeds schaarser wordend aanbod.

Open ruimte, landschap en natuur moeten daarom het uitgangspunt gaan vormen voor een grensoverschrijdend ruimtelijk beleid in de zone tussen Rotterdam en Antwerpen. Alle functies die aanspraak maken op een brok ruimte in deze Zee-BrAntse regio, moeten het globale beeld van het landschap respecteren. Hier moet een eigen, typisch maritiem landschap bestaan, waar zowel de haven economie als de ecologie gedijt. Hier moet ook de mens kunnen herbronnen en zijn wortels terugvinden, in het belang van de open ruimte in zijn hoofd. De zone tussen Rotterdam en Antwerpen als één doorlopend ecologisch en economisch gebied, als één

landschap, als waardevol onderdeel van een bloeiende en duurzame economie. De Vlaamse, Zeeuwse en Noord-Brabantse milieuorganisaties presenteren een gemeenschappelijke visie op een duurzaam ZeeBrAnt-schap, met samenhangende uitgangspunten voor vier niveaus:

- I Mondiaal:** minder transporteren
- II Europees:** specialiseren in plaats van concurreren
- III Nationaal:** meer over het water, minder over de weg
- IV Regionaal:** inpassen in het landschap



NIVEAU I MONDIAAL: MINDER TRANSPORTEREN



Een duurzame economie en een zuiver leefklimaat vragen dat de afstand tussen productie en consumptie zo klein mogelijk wordt. Goederen blijven transporteren over de hele wereld is uiteindelijk geen optie, zowel vanwege de uitputting van grondstoffen als vanwege de vervuiling van het milieu.

Om de eindeloze verschepingen te beperken, moeten de havens niet langer doorgeefkanalen zijn van elders geproduceerde en geconsumeerde goederen, maar zich wortelen in onze eigen productie en consumptie. Dat vereist diversiteit aan industriële processen binnen een haven, waarbij het restproduct van één bedrijf grondstof voor een ander wordt. Gent probeert zich in die zin te ontwikkelen als bioport. Financiële

overwegingen hoeven daarvoor geenszins een belemmering te vormen

Een mondiale havenpolitiek kan zorgen voor een economisch en ecologisch houdbare concurrentie op basis van nieuwe kwaliteitsnormen voor havenactiviteiten. Voorbeelden van reële kwaliteitscriteria zijn financiële opbrengst per ton, meerwaarde inzake regionale tewerkstelling, ondersteuning van plaatselijke productie, transporten bestemd voor nabije markten, milieuvriendelijk energieverbruik, zorgvuldig grondstofbeleid, beperkte bijdrage aan luchtvervuiling, aandacht voor de draagkracht van mens en milieu en de aanpassing aan het achterliggende landschap.

NIVEAU II EUROPEES: SPECIALISEREN IN PLAATS VAN CONCURREREN



Als het accent verschuift van transporteren naar produceren, biedt dat nieuwe kansen voor specialisatie van Europese havens. In plaats van allemaal dezelfde peperdure installaties en infrastructuur te bouwen, om daarmee zoveel mogelijk transportcontracten af te snoepen van de andere havens, kunnen meerdere havens bestaansrecht verwerven door uit te blinken in specifieke omstandigheden voor regionale productieprocessen.

Het is ook niet evident om het grootste deel van de staatssteun voor havenuitbreidingen te zien afvloeien naar de grootste havens. Een netwerk van grotere en kleinere havens lijkt zinniger dan de ontwikkeling van enkele grote mainports. De ambitie van zowel de Vlaamse als de Nederlandse regering om dé logistieke poort van Europa te worden, lijkt dan ook niet gelukkig.

Het havenbeleid kan zo de voortrekker worden van een meer duurzame economie die zich onder meer richt op de eigen interne regionale markt en minder op louter transport en distributie. Een debat over de specialisering van de Europese havens was tot voor enige tijd onbespreekbaar. Maar daar komt stilaan verandering in.

De havens binnen een verenigd Europa kunnen de koek verdelen en onderlinge afspraken maken inzake voorkeuren en specialiteiten, mede gebaseerd op geografische ligging, diepgang en aansluitingen met het hinterland. Een openbaar bestuur moet in staat zijn tot een dergelijke afweging van eigenheden en hun consequenties.

NIVEAU III NATIONAAL: MEER TRANSPORT OVER WATER



Transport blijft een onlosmakelijk onderdeel van de maritieme economie, ook als het aantal transportkilometers aanzienlijk daalt door productie en consumptie dicht bij elkaar te brengen en de havens te laten specialiseren in een eigen regionale productie. Inzake milieu en landschap is de scheepvaart dan de beste keuze als transportmiddel. Meer transport over water zal de nieuwe trend moeten zijn, in zowel het Europese als het nationale transportbeleid.

Nog meer containervervoer via de weg is vanwege het milieu geen optie: het verwerken van de stijgende containerstroom in de zone Antwerpen-Rotterdam is niet mogelijk zonder verregaande aantasting van de leefbaarheid. Ook goederentreinen veroorzaken ernstiger vervuiling dan scheepvaart. De luchtvervuiling van scheepvaart is lang onderschat, maar inmiddels is de opmars van schonere en zuinigere motoren in zowel mondiaal als Europees verband in gang gezet. Zo moeten tegen 2012 de binnenvaartschepen in Europa over veel zuiniger dieselmotoren beschikken, die alleen nog zwavelarme brandstof gebruiken.

Scheepvaart sluit bovendien beter aan bij de geografische realiteit van het landschap. Europa heeft 50.000 kilometer aan waterwegen, waarvan Nederland er 5.000 heeft. Bijna alle industriegebieden en grote woonagglomeraties in Europa zijn per schip bereikbaar. In plaats van het landschap en de open ruimte te verknippen met nieuwe, bredere snelwegen doen we er beter aan deze natuurlijke transportroutes te benutten.

In een duurzame ruimtelijke visie zullen zowel binnenvaart als kustvaart veel aan belang winnen, ten koste van het vervoer over de weg. Kleinere coasters kunnen hun vrachten een heel eind dieper het land inbrengen, en zo het transport per vrachtwagen verder beperken. Europa telt bovendien meer dan duizend zeehavens. Dat unieke netwerk is intensiever te gebruiken om goederen via kustvaart te vervoeren naar die regio's waarvoor ze bestemd zijn. Super-containerschepen richten zich op havens langs de kustlijnen, teneinde het onophoudelijke, dure uitbaggeren van de rivieren en het massale storten van de uitgebaggerde specie te vermijden. In aanvulling op de vaarwegen kan het netwerk van buisleidingen onder de grond een verdere ontlasting van de snelwegen bieden. Dit netwerk, dat bij uitstek geschikt is voor het transport van vloeibare producten, is wellicht nog verder te verfijnen en uit te breiden, ten gunste van het bovenliggende landschap.

NIVEAU IV REGIONAAL: BEDRIJVENTERREINEN INPASSEN IN HET LANDSCHAP



Bedrijventerreinen, die nu vooral oprukken langs de almaar uitdijende snelwegen tussen de grote havens, verdienen in onze visie een andere plaats: aansluitend aan het bestaande netwerk van kleinere en grotere havens. Op die manier volgen de transportassen en de bedrijventerreinen de lijnen van het landschap, in plaats van ze botweg te doorkruisen en de open ruimte te versnipperen. De keuze om West-Brabant te ontwikkelen als logistieke hotspot van Nederland is dan ook geen gelukkige.

Hier ligt een belangrijke verantwoordelijkheid voor besturen van gemeenten, waterschappen en provincies. Zij moeten erop toezien dat de leefbaarheid in de regio behouden blijft, door naast de belangrijke economische waarden ook prioriteit te

stellen aan maatschappelijke waarden, waaronder het behoud van open ruimte, landschap en natuur. Zij zullen dit daarenboven moeten aanpakken op een manier die een draagvlak creëert bij de bevolking, mede dankzij de betrokkenheid van de organisaties uit het middenveld: natuur- en landbouwverenigingen, vakbonden, culturele groeperingen, middenstanders, de horeca.

Als voorbeeld kan dienen het duurzaamheidsmodel dat de provincie Noord-Brabant heeft gelanceerd: het Telos-model dat probeert mens, ecologie en economie op één lijn te krijgen en harmonisch te laten samenleven. Dat is precies ook de bedoeling van dit hele ZeeBrAnt-initiatief.

DE WAARDEN VAN HET LANDSCHAP



Kijk voor de economische waarden eens naar de opvallende meerwaarde van woningen aan de rand van openbare parken. Of bereken de besparingen maar eens op de ziektekosten als gestresseerde mensen wonen dicht bij uitgestrekte, groene wandelgebieden, waar ze een flinke brok van die stress kwijt kunnen. Of naar de waarde van insecten inzake de bestuiving van fruitbomen voor

de productie van fruit, en de opname van fijnstof door bossen. Beschouw daarnaast het landschap als oord voor vrijetijdsbesteding, kennis, vreugde en zingeving, door confrontatie met harmonieën en oorspronkelijkheid en het observeren van rijkdom aan soorten. Deze duurzame consumptie vertegenwoordigt reële maatschappelijke waarden, die samen het begrip "leefbaarheid" vormen.



ZeeBrAnt OP DE KAART

Met bovenstaande visie behoudt het landschap op de overgang van Zeeland, Brabant en Antwerpen een weldadige en waardevolle brok open ruimte (zie kaart). Een overgangsgedebied grenzend aan een uniek Deltaland-schap, waar het estuariene karakter, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit samen moeten gaan. Hier woont en werkt men altijd op een steenworp afstand van landschap en natuur. En dat doet een mens goed.

De ruimte blijft open door op alle niveaus te kiezen voor duurzame regionale economie en bijpassend ruimtelijk beleid. Bedrijvigheid

concentreert zich rond bestaande grote en kleine havens. Daar vindt niet louter overslag van goederen plaats, maar ook duurzame productie. De goederen vinden hun weg naar mondiale, Europese en regionale markten via transportroutes over het water en het buisleidingennet. Uitbreiding van snelwegen is daarom overbodig. Zo hoeven we het landschap niet verder te doorkruisen en versnipperen. En zo blijft ook het ecologisch netwerk van grote natuursystemen intact en via verbindingzones kunnen de natuurgebieden met elkaar worden verbonden.

EN VERDER

De druk op de ruimte van de traditionele havengebonden economie in de hele zone van Antwerpen tot Rotterdam zal de komende decennia bijzonder groot blijven. Het lijkt er voorslugs op dat geen enkele partij verantwoordelijkheid voelt en neemt om het dichtgroeien van het landschap te voorkomen.

Het zal in de eerste plaats de taak van de overheid zijn erop toe te zien dat de economische en maatschappelijke waarden van open ruimte, natuur en landschap evenwichtig en duurzaam behouden blijven. Met deze visie op een duurzaam ZeeBrAnt-landschap willen de Vlaamse en Zuid-Nederlandse natuur- milieuroorganisaties een concrete bijdrage geven aan een ruimtelijk beleid dat het onderliggende landschap als uitgangspunt kiest.

De natuur- en milieubeweging legt ook verantwoordelijkheid bij de industrie en het bedrijfsleven. Met hen wil de natuur- en milieubeweging wij tot een gezamenlijke visie op het ruimtegebruik komen. Een visie die het toelaat concurrentieel te produceren en te transporteren in een mondiaal verband, op een duurzame en milieuverantwoorde manier. Een visie die de biodiversiteit niet verder laat aftakelen,

de buurt leefbaar houdt voor bewoners en passanten en ook oog heeft voor komende generaties. Het volstaat tenslotte niet het bureau te sieren met een fraaie foto van de (klein) kindjes; wij moeten hen een wereld nalaten die het beleven nog waard is.

Een nieuwe, duurzame economie laat zich niet van het ene op het andere moment realiseren. Dat zou ons echter niet mogen beletten aan de slag te gaan en stappen in de goede richting te zetten. Als start kunnen de betrokken partijen, in de context van Interreg, een proefproject lanceren en onderzoeken in welke mate de scheepvaart het transport over de weg daadwerkelijk kan ontlasten. Het Telos-model zal behulpzaam zijn om alle economische en maatschappelijke waarden gelijkwaardig af te wegen.

Zo'n proefproject kan de hele Europese Unie dienen en aan de basis staan van een nieuwe havenpolitiek die een (over)leefbare economie, ecologische duurzaamheid en sociale kwaliteit ondersteunt.



WETEN WAT U ZELF KUNT DOEN? > WWW.ZMF.NL